Mit Dank und Gruß
v. Verf

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE
ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON
MEER UND SEEWESEN

HEFT 80

VON SINGAPUR BIS YOKOHAMA

VON

PROFESSOR DR. LUDWIG MECKING.



7. Jahrgang
8. Heft

BERLIN 1913
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
KOCHSTRASSE 68—71

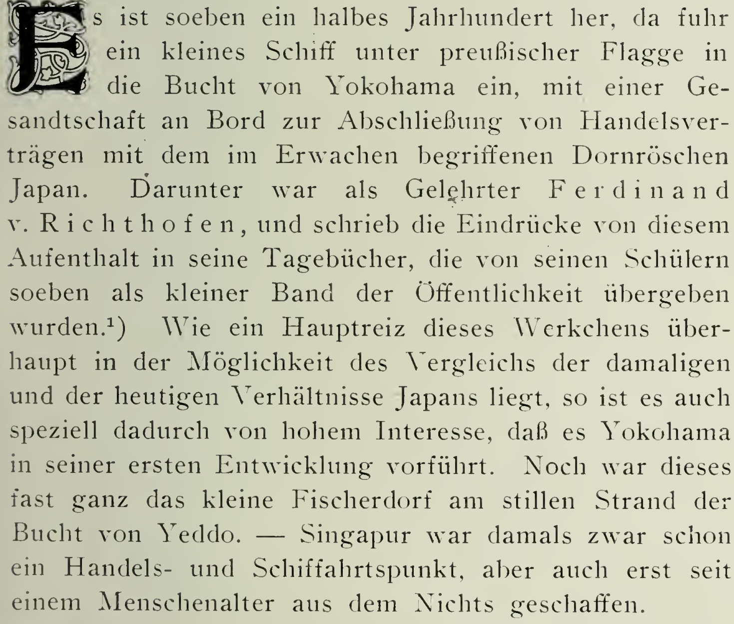
Preis
50 Pf.

MEERESKUNDE
SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE
ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON
MEER UND SEEWESEN

SIEBENTER JAHRGANG ACHTES HEFT

Von Singapur bis Yokohama.

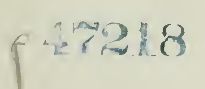
Von Professor Dr. Ludwig Mecking.



Es ist soeben ein halbes Jahrhundert her, da fuhr ein kleines Schiff unter preußischer Flagge in die Bucht von Yokohama ein, mit einer Gesandtschaft an Bord zur Abschließung von Handelsverträgen mit dem im Erwachen begriffenen Dornröschen Japan. Darunter war als Gelehrter Ferdinand v. Richthofen, und schrieb die Eindrücke von diesem Aufenthalt in seine Tagebücher, die von seinen Schülern soeben als kleiner Band der Öffentlichkeit übergeben wurden.[1]) Wie ein Hauptreiz dieses Werkchens überhaupt in der Möglichkeit des Vergleichs der damaligen und der heutigen Verhältnisse Japans liegt, so ist es auch speziell dadurch von hohem Interesse, daß es Yokohama in seiner ersten Entwicklung vorführt. Noch war dieses fast ganz das kleine Fischerdorf am stillen Strand der Bucht von Yeddo. — Singapur war damals zwar schon ein Handels- und Schiffahrtspunkt, aber auch erst seit einem Menschenalter aus dem Nichts geschaffen.

Wenn heute diese Namen erklingen: Singapur und Yokohama, so treten damit vor unsern Geist die zwei

[1]) Mitteilungen des Ferdinand v. Richthofentages 1912. Ferdinand v. Richthofen: 1. Chinas Binnenverkehr. 2. Aus den Japan-Tagebüchern. Berlin 1912. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).



mächtigen Torpfeiler der uns jetzt in Politik und Weltverkehr so nahe gerückten ostasiatischen Welt (vgl. Abbild. 1), und in dem weiten Tor erblicken wir nunmehr ein seltsames Gemisch von ältester Eigenkultur und Neuschöpfung aus abendländischem Geist, und zwar die bunteste und kühnste Mischung gerade in den Hafenstädten.

Diese kontrastische Szenerie unter dem Torbogen gewinnt noch an Reiz dadurch, daß unter den Völkern sowohl alle Träger der alten heimischen Kulturen, Chinesen, Japaner, Siamesen, Malaien, vertreten sind, wie auch alle jene abendländischen Nationen, die in der großen Kolonisationsgeschichte seit der Entdeckungszeit jemals eine führende Rolle hatten. Vom ganzen Ablauf dieser Geschichte finden wir hier förmlich ein verkleinertes Abbild. Die Pioniere sind die Portugiesen, sie kommen 1517 vor Kanton an; aber wie sie in der ganzen Welt rasch wieder von ihrer Höhe herabgesunken sind, so haben sie auch hier nur mehr einen Denkstein oder, besser gesagt, eine Reliquie, das ist der Hafen von Macao. Ihnen folgen auf dem Fuß die Spanier, aber auch deren letzter Rest vom einstigen Kolonialreich, der Philippinen-Archipel, trägt heute nur im Gepräge des Hafens von Manila die Erinnerung an Spanien. Dafür hat hier die jüngste Kolonialmacht am Stillen Ozean, die der Vereinigten Staaten von Amerika, sich niedergelassen. Portugiesen und Spanier wurden in der Welt verdrängt von Holländern und Engländern; die beiden haben auch hier noch heute den Löwenanteil, repräsentiert in den glänzenden und lebenumbrandeten englischen Seetoren Singapur, Hongkong, Shanghai, und in der holländischen Metropole von typischer Ordnung und Sauberkeit und anheimelndem Behagen: Batavia. Weniger stark und bedeutend ist das später auf dem Plan erschienene Frankreich vertreten mit dem Haupthafen Saigon, und



Abbild. 1. **Ostasien.** (Nach R. Lüddecke, „Deutscher Schulatlas".)

noch weniger das zuletzt gekommene Deutsche Reich mit Kiautschou.[1])

[1]) Es sollen im folgenden nicht alle ostasiatischen Häfen, sondern nur die wichtigsten und charaktervollsten (von mir auch selbst gesehenen) behandelt werden: Singapur, Batavia, Manila, Hongkong, Macao, Kanton, sowie die japanischen Nagasaki, Kobe und Yokohama.

In diese ostasiatische Welt hinein führt uns von Westen her die Straße von Malaka (vgl. die Karte Abbild. 1). Der von Gibraltar ist sie an Verkehrsbedeutung vergleichbar. Wie diese den Zugang vom Atlantischen Ozean zum Romanischen Mittelmeer, so bietet sie den vom Indischen Ozean zum Australasiatischen Mittelmeer. Und wie dort der unfehlbare große Blick der Briten im Felsen von Gibraltar den naturgegebenen Torwächter für eine Hochstraße des Seeverkehrs erkannte, und wie viele analogen Punkte des Weltmeers (Malta, Suez, Aden) in ihren Händen sind, so kann es kaum Wunder nehmen, daß auch dieser markante Eckpfeiler am Seeweg nach Ostasien ihrem Scharfblick nicht entging. Es ist das Verdienst von Sir Stamford Raffles, nach dem auch heute der kommerzielle Mittelpunkt der Stadt Singapur, die Raffles-Place, sowie das Museum und vieles andere benannt ist, die Erwerbung der Insel herbeigeführt zu haben. Im Jahre 1819 wurde die britische Flagge gehißt, 1824 die Insel durch die britisch-ostindische Kompagnie dem Sultan von Johore abgekauft, 1867 ging sie in den Besitz der britischen Krone über. Die Insel, die heute einen Teil der Strait-Settlements bildet, ist 600 qkm groß (die Hälfte der Insel Rügen). Sie ist durch einen nur 1 bis 2 km breiten, flußartigen Kanal von der Halbinsel Malaka getrennt, kann somit noch als ein Stück des Kontinents, und zwar als dessen südlichste Spitze betrachtet werden (vgl. die Skizze Abbild. 2). An ihrer Südseite wiederum liegt ungefähr in der Mitte die Stadt Singapur. Südlich von ihr folgt eine noch kleinere Insel Blakang Mati, und der dazwischen bleibende kaum 1 km breite Kanal, der selber wieder von Inseln durchsetzt und so nach allen Seiten prächtig geschützt ist, bildet den Hafen von Singapur. Er ist zum Kriegshafen und zur starken Seefestung ausgebaut, gleich wie Gibral-

tar, aber ungleich Gibraltar auch zu einem Handels- und Stapelplatz ersten Ranges erhoben, namentlich für die Produkte der Tropen, an erster Stelle für Kaffee und Reis. Hier liegt ein Brennpunkt der Kontinente und Ozeane. Und zu dieser natürlichen Gunst fügte die britische Klugheit den administrativen Vorteil, weder die



Abbild. 2. **Singapur.** (Nach Stielers Handatlas.)

Niederlassung Fremder noch den Zutritt von Schiffen mit irgendwelchen Schranken zu belasten, also dem Verkehr eine völlige Freistatt zu schaffen, schon in einer Zeit, als noch alle ostasiatischen Seehäfen dem europäischen Handel versperrt und Batavia nur holländischen Schiffen geöffnet war. So entwickelte sich Singapur, und so bringen und holen heute hier Schiffe aller Nationen die Waren Europas, Indiens, Ostasiens und Australiens. Die ein- und auslaufenden Schiffe zählen im Jahre zusammen etwa 20 000 mit einem Tonnengehalt von 20 Millionen.

Dazu kommen noch 35 000 Eingeborenenboote mit fast 1½ Millionen Tonnen. Der Haupteinfuhrwert entfällt auf Reis, der Hauptausfuhrwert auf Zinn. Ein- und Ausfuhr belaufen sich zusammen jährlich auf eine Milliarde Mark. — Handelspaläste thronen hier, wo vor 100 Jahren nur ein Seeräuberunterschlupf lag. Ein buntes Völkergewoge bilden die 250 000 Bewohner. Da fahren die weißgekleideten Europäer in Rikschas, gezogen von Zopfträgern in ihrer stereotypen blauen Jacke und mit dem spitzen Strohhut, da stehen in den Läden die hohen Gestalten der Araber und Perser in ihrer langherabwallenden, leichten Gewandung, es hocken herum die halbnackten Hindus, trippeln zwischen durch Japanerinnen im behaglichen Kimono, und tummeln sich Malaienkinder in malerischster Tracht. Kurz, wenige Orte der Erde mögen wohl so sehr den Anstrich eines internationalen Treffpunktes tragen wie Singapur.

Obwohl im ursprünglichen Kernsitz der malaiischen Rasse gelegen (von hier strahlte diese seltsame Insel- und Meeresrasse über den tropischen Inselgürtel des Indischen und Pazifischen Ozeans aus), hat der Punkt doch seine malaiische Bevölkerung fast eingebüßt; nur 12 % der Stadtbewohner stellt dieses Element. Aber wo es einem im Stadt- und Hafenbild begegnet, da ist es auch mit seinen vornehmlichen Rasseeigentümlichkeiten: im Hafen mit dem Auslegerboot und den Taucherkünsten, in der Stadt mit seiner spezifischen Hausbauart, dem Pfahlbau. Im Hintergrund der Stadt nämlich liegt, versteckt auf dem sumpfigen Terrain einer Flußinsel, das kleine „malaiische Dorf“, ein unverfälschtes Relikt der Rasse sozusagen. Noch kleiner als das Kontingent der Malaien ist das aller übrigen Völkerschaften außer den Chinesen. Diese letzteren aber stellen mit 80 % das herrschende Element der Stadt. Das ist bezeichnend für die

Expansion des Chinesentums am Stillen Ozean. Chinesen begrüßen schon den ankommenden Passagier als Rikscha-Kulis, Chinesen sind die Haupthändler und Kaufleute, sie haben als Großkaufleute selbst bessere Häuser und Villen; auch das Chinesenviertel als Ganzes ist nicht von



Abbild. 3. **Im Chinesenviertel von Singapur.**

der Enge, Düsterkeit und Unsauberkeit wie schon in Hongkong, nicht zu reden erst von Macao und Kanton.

Trotzdem ist das äußere Stadtbild in dem weitaus größeren nördlichen Teil das einer europäischen Großstadt, und nur auf einem kleineren, südlich angeschlossenen Wohnraum drängt sich die wimmelnde gelbe Bevölkerung im „Chinesenviertel" zusammen. Diese beiden Hauptteile der Stadt breiten sich im wesentlichen in einer schmalen Ebene am ostwärts blickenden Meeresstrand aus. Sie setzen sich aber landeinwärts als lockerer be-

baute Villen- und Parkfläche in ein malerisches kleinformiges Hügel- und Kuppengelände fort. Dieses trägt noch einige Kilometer weiter abseits auch den großen Botanischen Garten, in welchem der natürliche Reiz des welligen Terrains und die ganze Fülle der Tropenvegetation sich zum herrlichsten Naturpark vereinen. Die Stadt steht mit dem „Neuen Hafen“ nicht direkt in Verbindung, vielmehr schließt sich an dessen Ostende ein unbebautes Feld, über das man nordwärts auf kurzer Rikschafahrt zum Chinesenviertel und weiterhin zum Europäerviertel gelangt.

Die Wasserseite der Stadt hat nichts auffallend Schönes. Imponierend ist nur der Mastenwald der Schiffe. Aber kein malerisches Bild bietet sich in Aufbau und Anlage der Stadt an der Wasserfront, es fehlt dazu der wirkungsvolle gebirgige Hintergrund, wie ihn die Rivierahäfen und ganz in diesem Stil so phänomenal die Stadt Victoria (Hongkong) aufweisen. Aber schön ist die Einfahrt durch die insel- und buchtenreiche Straße, schön ist die innere Stadt mit ihren kleinen Hügeln und ihrem echt tropischen Pflanzenschmuck, glänzend die Villen an der Peripherie und die fernere Inselfläche mit ihren Ananasplantagen und Kokoshainen, ihren Mangrovebüschen und ihrem ganzen Urwalddickicht — sind wir doch hier dem Äquator auf fast einen Breitengrad nahe!

Treten wir hinüber auf die Südhalbkugel, so treffen wir auf 6° südlicher Breite Batavia (vgl. Abbild. 4), das in diesen ostasiatischen Hafenkomplex wohl als südlichstes Glied einzubeziehen ist, wenn wir auch als den Eckpfeiler eben Singapur ansehen.

B a t a v i a ist die drei Jahrhunderte alte Metropole im holländischen Kolonialreich. Die Entwicklung zur Kolonialmacht dürfte beim holländischen Volk am soli-

desten und ruhigsten gewesen sein. Gleichzeitig mit England hinausgetreten, hat es an mehreren Stellen der Welt zugegriffen, doch am kräftigsten in Indonesien, und hier hat es denn auch sein Kolonialreich bis heute erhalten und in friedlichem Ausbau zu hoher Blüte gebracht. 1602 wurde die holländische Kompagnie gegründet, die all-

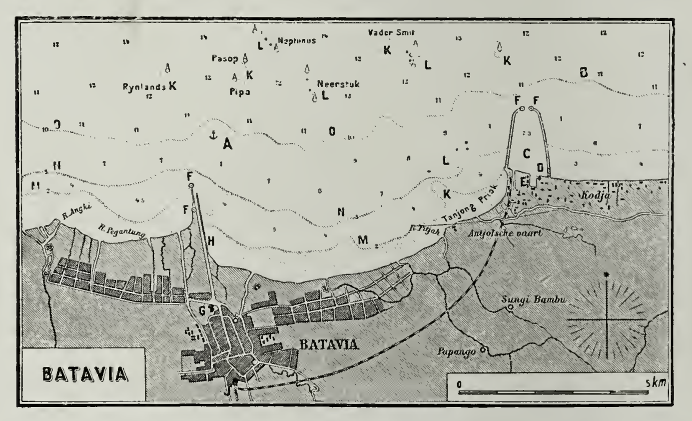


Abbild. 4. **An einem Kanal in Batavia (Weltevreden).**

mählich die Besitzungen erwarb, und 1798 gingen diese mit der Auflösung der Gesellschaft alle auf das Mutterland über.

Im Hafen von Batavia tritt uns im ganzen Anstrich ein Stück echt Holland entgegen. Schon die Natur erinnert daran, mit der Monotonie der sumpfigen Umrahmung. Die Stadt verstärkt den Eindruck, mit ihren schnurgeraden, rechtwinklig sich kreuzenden Kanälen, den schmucken, niedrigen, weißen Häuschen, die lieblich

und sauber aus dem wohlgepflegten herrlichen Tropengrün hervorschauen. Gärten, Straßen, Plätze und Kanäle — alles ist ebenso weiträumig wie ordentlich auf dem völlig ebenen Felde angelegt und atmet das ganze Behagen, wie es einem auch in den holländischen Namen der Straßen und Häuser so eigenartig entgegenweht, besonders sinnig in dem Namen der neuen hübschen europäischen Vorstadt: „Weltevreden“ = „Wohlzufrieden“.



Abbild. 5. **Hafen von Batavia.**
(Nach Dorn, „Die Seehäfen des Weltverkehrs“.)

Weltevreden liegt zusammen mit einem größeren Teil der eigentlichen Stadt einige Kilometer landeinwärts und etwas höher, darum auch gesünder als die unmittelbar an den Hafen angeschlossene Unter- oder Altstadt. In dieser befinden sich nur die europäischen Handelshäuser und Agenturen, sowie die Wohnhäuser der Eingeborenen, speziell das auch hier nicht fehlende Chinesenviertel. Die Stadt zählt 140 000 Einwohner.

Der Hafen besteht aus einer größeren offenen, wenig geschützten Bucht und einem kleinen, fast völlig künstlich umrahmten Hafenbecken, das abseits im Osten

liegt, nur 2 bis 3 qkm Fläche einschließt und unmittelbaren Anschluß der Eisenbahn hat. Während sich zwischen der Küste und der Stadt ein 1 km breiter Saum von Wasserbecken und Kanälen hinzieht, ist an den übrigen Seiten das Weichbild ganz von Reisfeldern umgeben. Das Reisfeld ist im javanischen Landschaftsbild überhaupt, namentlich aber in den Küstenniederungen das am meisten charaktergebende Element. Weithin be-



Abbild 6. **Manilas Innenstadt (Intramuros).** Blick von außen auf die alten Festungsmauern.

deckt es das Land mit großen Terrassen, die den schönsten Anblick bieten, wenn aus dem gelben Wasserspiegel die parallelen Reihen der Halme in ihrer frischgrünen Farbe soeben hervorlugen (vgl. Abbild. 22).

Dieser Rahmen der Stadt, nämlich Reisfelder und Kanäle, verrät schon den Sumpfcharakter ihres Bodens. Dementsprechend ist der Ort seit seiner Gründung 1609 als Fieberherd verschrien. Cook schildert noch, wie bei Überschwemmungen sich Schlamm, Kot und Tierleichen über die Stadt ergössen, zur Zeit seiner Anwesenheit in ganz Batavia kein wirklich gesunder Mann gelebt hätte

und das Sterben als eine alltägliche Sache im Munde der Leute gehe. An solche Verhältnisse ist heute hier kein Gedanke mehr, wenn auch etwas Cholera, wie in so vielen Tropenstädten, fast stets hier zu treffen ist. Was die holländische Regierung an Sanierung geleistet hat, ist ebenso bewundernswert, wie das Stadtbild, das aus dem Sumpfe erwuchs, anheimelnd und freundlich ist. Hier ist in zäher Kulturarbeit ein Eingang geschaffen, würdig dieser wahren Perle einer Tropeninsel und dieses Musterstücks einer Tropenkolonie, die im nahen Buitenzorg in dem weltberühmten Botanischen Garten mit dem Gouverneurpalast ihre glänzendste und sinnigste Krone trägt.

Nicht minder charaktervoll, doch weniger anmutig ist Manila, die Hauptstadt des Philippinen-Archipels. Wie dort Holland, ist hier das echte Spanien vertreten. Ehe noch Batavia gegründet war, ist Manila schon zur spanischen Festung ausgebaut gewesen (vgl. Abbild. 6), nämlich seit dem Jahre 1590; seitdem ist es auch nie in anderen Besitz gekommen bis zur Einnahme durch die Amerikaner im Jahre 1898. Am Ostrand einer großen, fast rings umschlossenen Hafenbucht liegt flach und reizlos die Stadt. Kaum haben wir am Kai angelegt und durch die weite, hochgewölbte Landungshalle amerikanischen Stils den Willkommsgruß der neuen Herrschaft entgegengenommen, so erinnert uns der erste Blick auf die trutzige Mauer des nahen Forts an die alte. Ebenso tritt uns in den Verwaltungsgebäuden und den stilvollen, zum Teil prächtigen Kirchen die romanische Kultur entgegen, in ihrem verkommenen Aussehen speziell die spanische. Spanisch sind alle ihre Namen (z. B. S. Nicolas) sowie die der Plätze, Straßen und Viertel (z. B. Intramuros), und spärlich klingt uns die sonst in ganz Ost- und Südasien geläufige englische Sprache ans Ohr. Vielleicht auch ein spanisches Pfropfreis ist die Pas-

sion der Manilabewohner für Tierkämpfe; am Rand der Stadt liegt eine große Bambushalle, in welcher in mehreren Rängen Chinesen und Malaien ein ausverkauftes Haus bilden und animierten Anteil an zwei in die Arena gehetzten Hähnen nehmen. Keinen geringen Ruf hat



Abbild. 7. **Eingeborenenhütte bei Manila.**

Manila durch seine Zigarren und seinen Hanf. Hübsche Hüte aus dem feinen, leichten Hanf werden gleich an der Landungshalle feilgeboten. Zigarrenfabriken bilden eine Hauptindustrie der Stadt, Tabakpflanzungen ein verbreitetes Element ihrer Umgebung, und die Eingeborenen besorgen mit ihren 20 cm langen und 2 cm dicken Zigarren sozusagen ein ansehnliches Reklamerauchen.

Wie Singapur und wie Batavia hat auch Manila seine rein malaiische Bevölkerung. Auch hier drängt sie sich

in einem Zipfel der Stadt und am Wasser zusammen mit ihren auf Bambuspfählen errichteten, höchst primitiven Bauten (vgl. Abbild. 7), vor denen die Auslegerboote die typische Strandstaffage bilden.

Wir steuern über das südchinesische Meer hinüber zur Königin unter den Seestädten des Ostens, nach Hongkong, einer Königin durch ihre überragende Verkehrsstellung sowie auch an Schönheit, Glanz und Reichtum. Machen wir diese Fahrt im Sommer, dann ist es hier so heiß wie dort. Machen wir sie im Winter, so vertauschen wir von einem Tag zum nächsten das volle Tropengewand mit einer europäischen Sommer- oder gar Herbstkleidung. Das ist der große Vorzug, den Hongkong vor allen vorgenannten Plätzen hat; es ist, obwohl noch innerhalb der Wendekreise gelegen, durchaus kein Tropenort mehr, es hat kräftig ausgeprägte Jahreszeiten. Der Monsun aus Süden bringt ihm einen tropisch feuchten, heißen Sommer (Mittel des wärmsten Monats 27½°), aber der Wintermonsun aus Norden den kräftigen Hauch aus dem erkalteten Kontinent; er drückt die Temperatur im Februarmittel auf 14,3° herab und wirft gar gelegentlich eine Schneelast über die Wedel der Palmen.

Diese klimatische Tatsache allein schon kann ihre Wirkung nicht verfehlen auf den Pulsschlag des Lebens der Stadt. Mag er auch in jenen anderen Tropenzentren durch die Gunst der Lage hochgetrieben sein, eine gewisse unverkennbare Müdigkeit lastet doch ständig darauf. Wohl ist der Chinese, der uns hier wie dort als der Hauptträger der Arbeit, als die Arbeitsbiene begegnet, mit einer natürlichen Widerstandsfähigkeit gegen klimatische Einwirkungen begabt wie kein anderes Glied des Menschengeschlechts, so daß er unter tropischen wie polaren Verhältnissen zu arbeiten und sich fortzupflanzen vermag. Allein das Bestimmende für die Ent-

wicklung eines Handels- und Schiffahrtspunktes bleibt am letzten Ende dennoch die abendländische Handels- und Kulturenergie, und der Europäer kann auf die Dauer den Winter nicht entbehren. In den Tropen spannt er



Abbild 8. **Kanton, Macao und Hongkong an der Mündung des Perlflusses.** (Nach Stielers Handatlas.)

kurz und rasch den Nerv aufs Höchste und kehrt dem Ort, sobald er kann, den Rücken, um den sauren Lohn davonzutragen. Hongkong aber ist ein Punkt, da kann man als Europäer sich nur wünschen zu wohnen.

Dazu tritt eine hohe Gunst der Verkehrslage, im großen wie im kleinen. Im großen handelt es sich um die Mündungsstelle des Sikiang oder Perlflusses, der einen



Abbild. 9. **Zufahrt zum Hafen von Hongkong.**

Weg weit ins Innere Chinas leitet (vgl. Abbild. 8). Er ist eine der drei Hauptpforten des Reiches, die südlichste, welche auch die von Westen kommenden Fremden stets zuerst betraten und besetzten. Er ist das althistorische Tor, nur hat dessen speziellere Lage gewechselt. Während die Chinesen bis ins vorige Jahrhundert ihre uralte Stadt Kanton als Sammelpunkt des Außenhandels benutzten und auch die Araber um 700 hier anknüpften, haben die Portugiesen um 1517 ihre Faktoreien weiter draußen am Meere, in Macao, errichtet, die Engländer aber erst 1841 in dem noch weiter hinausgerückten Hongkong einen Punkt erkoren, der zur Konzentration des Außenhandels an der ganzen Küste aufs trefflichste vorbestimmt schien. — Im kleinen aber bietet Hongkong erstens eine Hafenbucht von besten nautischen Qualitäten, nämlich durchweg vorzüglichem Ankergrund und Schutz nach allen Seiten, sowie zweitens eine Stätte von entzückendstem landschaftlichen Reiz. Zwischen Vorsprüngen und Inseln, Klüften und Zacken von teils kahlem, grellfarbigem Gestein nach Art der Mittelmeerküsten und vom schönsten Wechsel der Form und Größe

schlängelt das Schiff sich dahin in einem gewundenen Kanal zwischen dem Festland und der Insel Hongkong, ähnlich wie bei Singapur, nur weit geräumiger (vgl. Abbild. 9). Und wenn es dann Anker wirft, liegt vor uns im Norden ein schmaler Zipfel des chineschen Festlandes, die Halbinsel Kaulun, ausgestattet mit Fischerdörfern, Hafen- und Industrieanlagen, besonders ausgedehnten Werften und Docks, im Süden aber, d. h. am Nordufer der Insel Hongkong, dehnt sich auf einer Strecke von mehr als 6 km die Stadt aus, wirkungsvoll überragt von dem stark befestigten Pik, während rings im Wasser ein Schiffsgewimmel aller Größen und Nationalitäten uns umfängt. Die ein- und auslaufenden Schiffe zählen zu 44 000 im Jahre mit einer Tonnage von 36 Millionen. Zum Vergleich kann Hamburgs Schiffsverkehr dienen mit der Schiffszahl 34 000 und der Tonnage 25 Millionen.



Abbild. 10. **Victoria, Park und obere Stadt,** im Hintergrund der Pik mit seinen Forts.

Schon von ferne erkennen wir in dem östlichen Teil der Wasserfront europäischen Anstrich, in dem westlich sich anschließenden aber die typischen Behausungen der Chinesen. Hier umgeben uns meist enge, dunkle Gassen, die einen fremdartigen, theatralischen Anblick bieten mit ihren hohen Häusern, den bunten senkrechten Firmenschildern, den dazwischen an Stangen hängenden Wäsche-



Abbild. 11. **Flußscenerie in Kanton mit Hausbooten im Hintergrund.**

und Kleidungsstücken und vollends den Läden und Werkstätten voll seltsamer Gegenstände. Meist zur Straße unmittelbar offen, gewähren sie einen Einblick in das wimmelnde, emsige Leben der düsteren Löcher. Daneben breitet sich eine europäische Großstadt aus von feinstem Stil, mit vornehmen Läden und komfortablen Hotels, mit hübschen Straßen und Plätzen, monumentalen öffentlichen Bauten, und mit einem mächtigen Strom von frisch pulsierendem Leben im bunten Fasson der Nationen. Die Hauptadern dieses Stroms laufen in mehreren Parallelstraßen in der Richtung des Ufers und werden von senk-

rechten schmalen Straßen geschnitten, die erst sanft, dann immer steiler ansteigen gegen den Pik. Je höher sie an diesem hinaufgehen, desto lockerer wird das Stadtgefüge, herrliche Parks mit subtropischer Pflanzenformation umziehen die Bergwände, hervorragend gepflegte Wege winden sich dazwischen hin, stattliche Paläste von Wohnhäusern winken da und dort anmutig gruppiert herüber, und hoch von schroffen Zinnen schauen die Bollwerke der Festung stolz und stark herab (vgl. Abbild. 10). Diese Elemente des landschaftlichen Bildes genießt man im Wechsel auf den zum Victoria-Pik in 560 m Höhe führenden, vortrefflich zementierten Wegen, und dann liegt das Panorama da unten: eine Stadt voll Prunk und Reichtum, in romantischste Natur so malerisch gebettet, und davor die blaue, mastenbelebte Fläche — fürwahr ein Nizza und Hamburg gleichsam vereint! Nicht minder zauberhaft wirkt das Bild bei Nacht vom Wasser aus in der Beleuchtung der Schiffe und Häuser. Und das alles erst seit sieben Jahrzehnten! Denn die Insel lag öd und unbenutzt, bis sie im Jahre 1841 die englische Regierung erwarb. Heute zählt die Stadt 380000 Bewohner.



Abbild. 12. **Hausboote von Kanton.**

Wie die Figuren eines Dramas den Helden, so umstehen diesen königlichen Punkt die Städte so ganz anderen Charakters: Kanton und Macao (vgl. Abbild. 8).

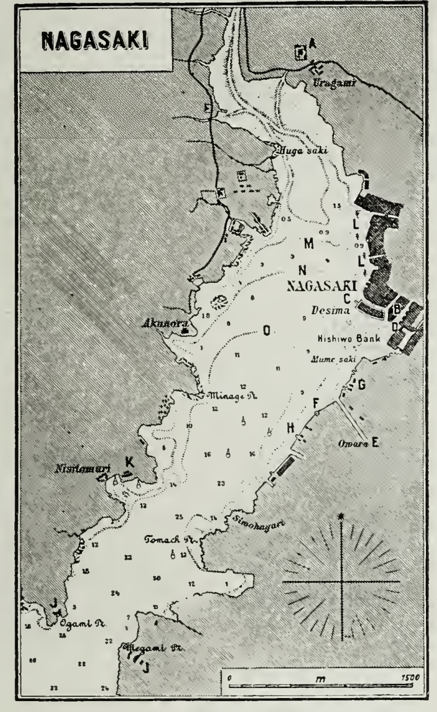
Nach Kanton hinauf fährt uns im östlichen Arm der reich verästelten Sikiangmündung ein Flußdampfer in siebenstündiger Fahrt. Auf der breiten, gelben, eine mittelhohe Bergeslandschaft durchziehenden Wasserfläche begegnen uns nur vereinzelte Dschunken, bis mit einem Male buchstäblich ein Mastenwald winkt, die berühmte Flußsiedelung von Kanton (vgl. Abbild. 11 und 12). Viele der Schiffe ragen hoch auf, gleichsam wie in einem Stadtbild die Türme, und lassen Durchblicke zu. Manche bewegen sich auch in der Fläche. An anderen Stellen aber liegt eine ganz kompakte niedere Masse, Boot an Boot, in Reihen vom Ufer aus in den Fluß hinausziehend, vergleichbar den geschlossenen Straßen und Gassen einer Stadt; das sind die Hausboote von merkwürdiger, pantoffelähnlicher Gestalt, in denen viele Tausende von Chinesen ein amphibisches Dasein führen. Ihr Boot ist ihr Heim, in welchem manche sterben mögen, ohne eine Nacht auf fester Erde geruht zu haben.

Am Land aber tritt uns im großen Hauptteil der Stadt das echte Gassenchaos chinesischer Städte entgegen mit seiner unendlichen Gleichförmigkeit, Reizlosigkeit und einfachen praktischen Raumausnutzung selbst in den Tempelbauten, ohne jeden größeren Platz, ohne Park, ja ohne grünes Fleckchen, Haus an Haus in hoher, schmuckloser



Abbild. 13. **Platz in Macao.**

Front, nur mit den langen Firmenschildern versehen, nicht schön und anheimelnd, aber absonderlich im kulturellen Anstrich, berauschend durch die kunsterfüllten Läden, die aus dem dunklen Hintergrund offen zu den engen Gassen führen, beklemmend durch das ganze wimmelnde Leben in der eintönigen blauen Gewandung, und mit dem unglaublichen Geschrei und Gewühl und Gewoge der hastenden Senftenträger, von denen oft nur mit Mühe sich zwei aneinander vorbeiwinden können. — Hier im Menschenknäuel der



Abbild 14. **Hafenbucht von Nagasaki.**
(Nach Dorn, „Die Seehäfen des Weltverkehrs").

seltsamen Stadt und ihres Stromes ist der Pulsschlag des echten, trotz Fremdenniederlassung unverfälschten inneren China zu fühlen, hervorgeleitet bis ans Meer.

Das ist das zweite Bild in der Sikiangmündung. Und fährt man den Perlfluß wieder hinunter, so kann man westwärts haltend endlich das dritte aufnehmen, Macao. Die Stadt stellt den Gegenflügel von Hongkong in der großen Perlflußöffnung dar, deren Innenpforte Kanton ist. Hier bietet sich ein Bild, auch anmutig mit Burgen und Kastellen auf grünen Hügeln, doch ohne den Hauch des frischen Lebens; eine Stadt, gleich Hong-

kong von mediterranem Gepräge, aber nicht lachend und glänzend. Hier stehen keine modernen Rivierapaläste, sondern altertümliche Bauten, die in ihrer großartigen Anlage, ihren hohen Tür- und Fensterbogen, ihrem ganzen vornehmen Stil von vergangenem Reichtum zeugen (vgl. Abbild. 13), portugiesische Namen tragen, von Anlagen umgeben sind, oder an stattlichen Alleen und am breiten Kai sich hinziehen — doch alles stumm und leblos. Auch



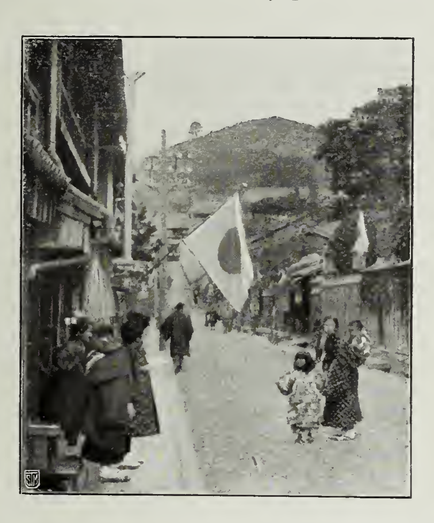
Abbild. 15. **Blick auf die Hafenbucht von Nagasaki.**

portugiesische Bevölkerung ist noch zu sehen, aber die Hauptmasse sind Chinesen. In den schmalen echt chinesischen Gassen und den massenhaften Opiumhöhlen, für die die Stadt bekannt ist, herrscht Leben, nicht am Kai und nicht auf dem Wasser. Wenige Boote sind die Staffage des Hafens, kein modernes, großes Schiff ist darunter. Wie die Kraft der Portugiesen überhaupt in der Welt gebrochen ist, so die von Macao gegenüber der stolzen Rivalin, wozu in erster Linie der Unterschied der Lage, in zweiter die zunehmende Versandung des Hafens mit beigetragen hat.

So ist Kanton die Stadt der alten echten heimischen

Kultur, Macao ein Denkstein, auf dem die Schatten einer großen kolonisatorischen Vergangenheit liegen, und Hongkong die Stätte des kraftvollsten Gegenwartslebens. Ein gleich kontrastisches Städtetrio, in welchem das Ringen der Menschheit um den Erdball so markig zu uns spricht, gibt es schwerlich zum zweiten Mal.

Ganz anders ist der Gesamteindruck japanischer Häfen: Lieblichkeit und Harmonie ist ihre Signatur. Noch später zwar als China öffnete sich Japan den Fremden, aber dann (erstaunlicherweise und im Gegensatz zu China) mit vollem Bewußtsein und Willen des ganzen eigenen Volkes. Und so erscheinen hier bei aller Übernahme abendländischer Einrichtungen doch nicht in erster Linie fremde Reiser aufgepfropft, sondern die Häfen Nagasaki, Kobe und selbst Yokohama, das aus einem Fischerdorf nahe zur Halbmillionenstadt erst unter europäischem Einfluß erwuchs, tragen im ganzen das Gewand der Nation. Hier liegen nicht altertümliche Eingeborenenboote neben abendländischen Kolossen, sondern außer europäischen Flaggen weht stolz die japanische auf modernen Ozeanriesen, die ihren Namen in japanischen Charakteren tragen, nur in wagerechter statt der sonst gewohnten senkrechten Anordnung. Und wenn auch in jeder Hafenstadt vorn einige europäische Bauten und



Abbild. 16. **Straßenbild in Nagasaki.**

ganze europäische Straßen stehen, bei weitem der Hauptteil der Stadt ist in Bild und Leben japanisch. Von den anmutigen Hängen und Höhen grüßen keine europäischen Villen, Schlösser und Festungswerke, sondern japanische Teehäuser und Tempel. Alles was in die Augen springt, alles was schön, bedeutend und charaktervoll ist, ist japanisch. Das Netz der Telegraphendrähte, das sich wie ein leichtes Gewebe über die sonst so unverfälschten Wohnstätten legt — ein eigenartiger Anblick —, ist geradezu symbolisch für dieses Verhältnis zur abendländischen Kultur, desgleichen die doppelte Beschriftung der Straßen, in Englisch und Japanisch. Kurz, das reine kraftbewußte Japan, europäisch modernisiert, begrüßt uns hier und begrüßt uns mit der ganzen Lieblichkeit und Harmonie, die japanischer Landes- und Volksnatur so eigen ist.



Abbild. 17. **Flußscenerie in Nagasaki.**

Es rieselte endlos vom Himmel, als ich das Sonnenaufgangsland zum ersten Mal erblickte in der Bucht von N a g a s a k i , und dennoch steht die Einfahrt mir tief in der Erinnerung. In einer langen, geräumigen Bucht (vgl. die Skizze in Abbild. 14), die auch den größten Schiffen bequeme Zufahrt bietet, liegt ganz im Hintergrund, in breitem Kessel, von Höhen aufs malerischste umrahmt, die Stadt (vgl. Abbild. 15). Bis dahin aber windet sich das

Schiff durch wirre Gruppen reizvollster Inselchen mit meist steilen Küsten und dunkel bewachsenen Höhen, zwischen denen teils die Häuschen in Dörfern niedlich gebettet sind, teils säuberlich die Terrassen der Reisäcker liegen, in denen jedes Höckerchen bis auf den Quadratmeter liebevoll gepflegt und genützt ist. Da und dort winkt ein zierlicher Holztempel oder der typische rote Torbogen von Zinnen und Felsen herab, oder lugt ein einsames Teehaus traulich aus dem Fichtengrün. Schon das ganze Phäakenland! — Und betreten wir es erst, so fährt



Abbild. 18. **Das „Kohlen" im Hafen von Nagasaki.**

uns ein heiterer Rikschamann durch die kleinen krummen, bunten Straßen (vgl. Abbild. 16 u. 17), wir sehen alle die blitzsauberen, spielzeugartigen Häuschen aus Holzstäben und Papierwänden, mit dem magischen Licht darin, den bunten Papierlaternen und seltsamen Aufschriften daran, mit den winzigen, bis auf jede Blume und jedes Steinchen kunstvoll geordneten Gärtchen darum, und mit den puppenartigen glücklichen Kindern im farbenprächtigsten Kimono als Staffage davor. Alles scheint zum märchenhaften Festzug vorbereitet und ist doch nur alltäglich.

Wie aber dieses scheinbar spielende, glückliche Kindervolk auch in freudiger emsiger Arbeit den realen



Abbild. 19. **Moji an der Straße von Schimonoseki.**

Forderungen des Lebens gerecht wird, zeigt uns gleich nach der Landung das beginnende interessante Geschäft des Kohleneinnehmens, bei dem die kleinen Gestalten der Frauen und Kinder zu Hunderten wie ein Ameisenschwarm an der Bordwand hängen (vgl. Abbild. 18). Und noch frappanter lehren die Werften und Fabriken an den Ufern der Bai, wie dies Volk auch schwere und große Probleme der Gegenwart sicher und fest ergriffen hat.

Unter den heute bedeutendsten Häfen war Nagasaki jahrhundertelang das Haupttor des Landes. Jetzt ist es von drei anderen übertroffen, und zwar bildet Kobe den Haupteinfuhrhafen, Yokohama den Ausfuhrhafen. Dieses liegt nämlich inmitten der wichtigsten Tee- und Seidebezirke, Kobe aber am meisten in der Mitte des Landes, am Nordostzipfel des sogenannten Binnenmeeres. Der drittwichtigste Hafen ist Moji (vgl. Abbild. 19), an dem engen Eingang zum Binnenmeer, d. h. an der Straße von Schimonoseki (vgl. Abbild. 20). Hauptdampferlinien gehen durch dieses landschaftlich unvergleichlich schöne Binnenmeer und berühren somit von Nagasaki bis Yokohama alle wichtigsten Häfen.

Auch Y o k o h a m a liegt in einer Bucht (vgl. die Skizze in Abbild. 21), die aber ungleich der von Nagasaki viel zu geräumig ist, um an sich schon Schutz zu gewähren. Der Hafen ist deshalb an einem kleinen Winkel ihrer Westseite künstlich geschaffen durch zwei gebogene Wellenbrecher. Er bot Raum für große neue Kais mit vielen Lagerschuppen und Docks. Yokohama ist die Stadt, die erst 1859 mit der Ankunft der Fremden angelegt wurde, und mit den Fremden und durch die Fremden erwuchs. Interessant sind die Schilderungen, die R i c h t h o f e n von diesem, zum Teil unter seinen Augen vollzogenen Vorgang gibt. Der auf diese Weise rasch auf ebener Fläche entstandene Ort erhielt deshalb im großen Unterschied zu Nagasaki ein sehr regelmäßiges, geradliniges Straßensystem (vgl. Abbild. 23). R i c h t h o f e n verbreitet sich auch über die Schwierigkeiten, mit denen der Ort damals noch im sumpfigen Terrain zu kämpfen hatte. Drei Teile lassen sich im Weichbild unterscheiden: ein östlicher mit europäischen Banken, Warenhäusern und Hotels, ein mittlerer mit Präfektur, Stadthaus, Post, Telegraphenamt und anderen öffentlichen Bauten, ein westlicher als die eigentlich japanische Stadt.



Abbild. 20. **In der Straße von Schimonoseki.**

Unter den 420 000 Bewohnern befinden sich etwa 10 000 Fremde.

Noch eines landschaftlichen Reizes seltener Art ist im Bild von Yokohama zu gedenken. Wie der Ankunftshafen Nagasaki im Rahmen seiner schönen Bucht eine so echt japanische Gloriole erhält, so schwebt auch über Yokohama ein Zauber, der jeden Scheidenden, wenn die Stadt selbst seinen Blicken längst entschwunden ist, in unvergänglichem Bann hält: die Zauberkrone gleichsam des ganzen japanischen Landes, der Fudjiama. In diesem Vulkanriesen haben Asche und Lava eine Bergform getürmt, die in ihrer Liniensymmetrie einem Wunderwerk der Kunst gleicht. Es gibt aber auch wohl keinen Berg in der Welt, der so einem ganzen Volk ans Herz gewachsen ist und in allen Werken seiner Kunst das immer und in unendlichem Wechsel wiederkehrende Motiv abgibt wie er. Er ist das Lieblingskind japanischer Poesie und Malerei, das stolze Wahrzeichen des Landes, der heiligste Berg des Volkes, der Anker japanischer Naturfreude und Heimatsliebe. Sinnig sagen sie im Sprichwort: wer scheidend den Fudjiama sah, kehrt wieder. In der Tat, wer ihn sah, wie er in seiner sanften, ideal geschwungenen Linie am Abendhimmel stehen kann, in so magischem Dunst, wie etwas Weltfremdes, Wesenloses, dem mag er wohl die Sehnsucht konzentrieren und verkörpern, ein Land, das ihn wie kein zweites gefesselt hat, wiederzusehen.



Abbild. 21. **Hafen von Yokohama.**
(Nach Scobels Geogr. Handbuch.)

Nachdem wir im Vorstehenden die einzelnen Häfen vergleichend betrachtet und dabei einerseits ihre heutige Stellung im Weltverkehr, anderseits ihr durch die Natur, die heimische Menschheit und die Kolonisations- und Verkehrsgeschichte erhaltenes spezifisches Gepräge berücksichtigt haben, richten wir jetzt den Blick auf das Ganze unseres ostasiatischen Tores von Singapur bis



Abbild. 22. **Junges Reisfeld bei Yokohama.**

Yokohama, um kurz seine kommerzielle und kulturelle Bedeutung im Großen zu würdigen!

Zwei Grundfaktoren bestimmen die Stellung einer Erdregion in Weltverkehr und Kultur. Der eine ist die klimatische Lage. Der andere ist das Verhältnis zum Meere, der Grad der Innigkeit dieses Verhältnisses, wie er sich ausdrückt in Küstenentwicklung, in Gliederungsreichtum. Kein Teil der Erde bietet in diesen Hinsichten ein so mannigfaltiges Bild wie Asien oder wie das höhere Ganze „Eurasien", d. h. das Dreieck zwischen Singapur, Gibraltar und der Beringstraße. An ihm ergibt sich zunächst der Kontrast der peripherischen und kontinentalen Gebiete. Die letzteren, bestehend aus dem kontinentalen

Gebirgsdreieck, dessen Kern in Tibet liegt, und dem kontinentalen Ebenendreieck der sibirischen und russischen Flächen, bilden das naturgegebene Feld von Nomadenvölkern und daneben (zum kleineren Teil) von meerabgeschiedenen Ackerbauern. Zu Weltverkehr und höherer Kultur indessen sind allein befähigt die peripherischen



Abbild. 23. **Blick auf Yokohama mit Hafen.**

Gebiete. Unter ihnen genießen die größte Gunst einerseits die, welche die Basis des ganzen Dreiecks bilden, d. h. die Länder Ostasiens, und anderseits die der Spitze, d. h. Europa.

Diese Dreiecksspitze erhält an beiden Seiten, von Gibraltar bis Syrien und bis Hammerfest, ein Verhältnis von Wasser und Land so innig wie kein anderer Erdteil. Dazu gehört sie fast ganz der gemäßigten Klimazone an. Das beides bestimmte Europas Völker zu Schöpfern und Trägern des Weltverkehrs.

Der Fortsetzung des einen Dreiecksschenkels, von Hammerfest bis zur Beringstraße, ist durch das Klima die Gunst des einen Grundfaktors schon gänzlich versagt.

Die Fortsetzung des anderen Schenkels, von Syrien bis Singapur, erhält teils durch die Nähe der parallelen Gebirgsstränge verkehrsfeindliche Längsküsten wie in Iran und in Hinterindien von der Gangesmündung bis zum Kap Negrais und von der Saluenmündung bis nach Singapur, teils durch die dem Kontinentalrumpf angegliederten Schollen wie Arabien und Indien einen Küstentyp, dessen gliederlose, steile, unzugängliche Natur gleichfalls ein inniges Verhältnis zwischen Land und Wasser nicht begründet, so daß z. B. der neben Bombay wichtigste Hafen Kalkutta schon mit großen Schwierigkeiten der Natur zu kämpfen hat. Und der andere Hauptfaktor, das Klima, weist die Länder hier der heißen Zone zu, in der die Natur zwar lockende Reichtümer bietet, doch keine Völker erzieht, die sie selbst entsprechend nützen. So zeigt uns denn Südasien wenige Haupthäfen (Aden, Bombay, Colombo, Kalkutta, Rangun), und diese ganz im Besitz und in der Nutzung einer abendländischen Macht (England). Erhöht ist ihre Bedeutung aber durch die Lage am Seeweg nach Ostasien.



Abbild. 24. **Niedere Steilküste bei Yokohama.**

Dieses erst ist neben Europa der wichtigste Teil des

ganzen Länderdreiecks. So sind sich die Spitze und die Basis, Europa und Ostasien, wie zwei ferne, sich mächtig anziehende Pole.

Hier, über Ostasien, liegt ein Klima, das im südlichen Teil die reiche Natur und die schlaffen Völker der Tropen hervorbringt, im Norden aber den Reichtum fortsetzt im Monsunklima Chinas und Japans und zugleich kraftvolle, arbeitsame Völker in diesen Ländern erzieht. So entfaltet sich ein starker Verkehr mit dem Abendland auf der ganzen Linie, im Süden völlig von ihm allein beherrscht, im Norden getragen und gefördert durch die heimischen Völker. — In den Monsunen empfängt nämlich Ostasien von Hongkong bis hinauf ins nördliche Japan ein unschätzbares Geschenk des Himmels: Niederschläge in großer Fülle und in der Zeit, da die Vegetation sie am besten braucht. Südchina hat eine jährliche Regenhöhe von über 1000 mm, zum Teil über 2000 mm, auch Nordchina noch über 600, Korea um 1000, ganz Japan zwischen 1000 und 2000, stellenweise selbst bis nahe an 3000 mm. Hier nährt der Boden von China und Japan allein in Tee-, Seide- und Reiskultur eine 400 Millionen-Bevölkerung. Mit dieser klimatischen Gunst vereinigen die ostasiatischen Länder ein vortreffliches Verhältnis zwischen Land und Meer. Dieses pflegt seinen Ausdruck wieder in zwei Momenten zu erhalten: der Aufgeschlossenheit des Hinterlandes und der Zugänglichkeit zur See. Beides ist in hohem Maße vorhanden. Japan ist nur Großbritannien vergleichbar, nicht bloß in der Lage zum Festland, sondern auch in dem Grad, in welchem selbst seine innersten Teile dem Meere genähert sind. In Senken und Gräben durchziehen natürliche Verkehrslinien das Land, und sie endigen in einer Unzahl von Buchten, die aufs beste den Seeverkehr aufnehmen. Es hat Häfen im Überfluß. — China ist im Verhältnis hierzu zwar ein kontinentaler Koloß, aber drei große

Ströme, Hoangho, Yangtse und Sikiang greifen tief ins weite Hinterland und schließen dieses ans Meer in drei Riesenpforten. Die eine ist Hongkong, die andere Shanghai, und die dritte bilden die Häfen um den Golf von Petschili: Tientsin, Tschifu und selbst noch das an der Südküste Shantungs gelegene deutsche Kiautschou. Zwischen Shanghai und Hongkong aber legt noch eine nach dem Riastyp reich im Detail gegliederte Küste einen intensiven Kleinverkehr nahe. — Nicht minder große, wenn auch weniger kultivierte Hinterländer erschließen im tropischen Ostasien die Riesenströme Hinterindiens, und in den Hafenbuchten von Saigon und Bangkok nehmen sie den Seeverkehr auf. Und wie dort im Norden, so ziehen sich hier weit draußen noch Inselgirlanden um das Festland, die Philippinen und die Sundainseln, die dem leicht zu bewerkstelligenden Kleinverkehr seine Sammelpunkte in Batavia und Manila bieten.

Liegt diese ganze ostasiatische Welt im Rücken von Europa als Hauptziel des großen Seeweges durch den Suezkanal, so bildet sie anderseits für das gleich weit entfernte Amerika, besonders für San Franzisko, das direkte Gegengestade im pazifischen Verkehr. So stürmt von West und Ost die abendländische Menschheit gegen die von Natur so reich begabten und doch so lange unerschlossenen Länder des Ostens, und es ist begreiflich, daß sie einen Verkehrswert[1]) erreicht haben, der sich nur mit den bedeutendsten Häfen der übrigen Welt in Vergleich setzen läßt, begreiflich auch, daß in der modernen Weltpolitik und Weltgeschichte kein Stück der Erde derartig im Vordergrund des Interesses steht wie dieses kaum geöffnete Tor von Singapur bis Yokohama.

[1]) Der Tonnengehalt der ein- und ausgegangenen Schiffe betrug 1911 für Hongkong 36 Mill., für die chinesischen Häfen 86 Mill., für die japanischen 40 Mill.; für Hamburg war er 1910 25 Mill. und für die deutschen Häfen insgesamt in demselben Jahr 60 Mill. Reg. Tonnen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 6